

Saab 9-3X Concept 2002

NEVS-brevet måndag 27 maj
Föregående lördag 25 maj

ALLT OM BILAR

1. Volvochefen öppnar för mindre modell: "Man ska aldrig säga aldrig"

Av Erik Söderholm, publicerad 2019-05-17, 06:43

Volvo har en lite brokig historia av småbilar. I många år undvek Volvo helt att bygga mindre bilmodeller eftersom det fanns en gammal sanning i bilvärlden om att "det är omöjligt att ta bra betalt för en småbil".



Men det saknades ändå inte försök: från Volvo 66 och 340 gick märket vidare till 440 och sedan S40, V40, C30 och V50. De senaste åren har även andra generationen V40 funnits i programmet, och med kompaktsuven XC40 verkar Volvo ha fått till en riktig hit.

Volvo har tidigare inte varit intresserade av att bygga någon modell som är mindre än dagens 40-serie, men nu verkar det ändå som att Volvochefen Håkan Samuelsson inte är helt omöjlig på den punkten.

"Man ska aldrig säga aldrig. Det finns en trend nu med att 'premium' är mindre och mindre kopplat till storlek. Små bilar kan också vara premium. Bara för att du har en liten kostym behöver den inte vara i polyester. Så vi får se. Just nu är det inget planerat men det är en bra idé", sa Håkan Samuelsson på ett bilevent som anordnades av Financial Times.

Om det tidigare var för dyrt för Volvo att utveckla en egen småbil är det lite andra förutsättningar nu. Dels ökar andelen som bor i storstäder, och där efterfrågas ofta småbilar, så kundunderlaget blir större. Dels finns den kompakta CMA-plattformen och kunskap inom Geelykoncernen.



Slutet nära för Volvo V40 – och ingen ersättare på plats

2. Kliv in i Koenigsegg Jesko med 1600 hk

2019-05-15

Youtubern går igenom alla finesser



Koenigsegg Jesko är en världssuccé och har redan sålt slut trots en prislapp på omkring 25 miljoner kronor per bil. Men tack vare Youtubern Dragtimes kan du här ta en detaljerat titt på alla funktioner i bilen!

Bilen byggs endast i 125 exemplar och 83 av dem såldes redan innan bilen visades upp i Genève. De resterande 42 såldes slut på fem dagar.



FILM**:* [https://youtu.be/9K82J6OwFmo***](https://youtu.be/9K82J6OwFmo)

ALLT OM BILAR

3. Efter Göteborg – nu öppnar Geely i Tyskland

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 17 maj 2019 06:30

Volvoägaren Geely fortsätter att expandera. Den här gången är det Volvos syskonföretag Geely Auto som investerar i ett nytt forskningscenter i tyska Rüsselsheim – Opels hemstad.



Kinesiska Geely fortsätter investera tungt i framtidens bilar. Tillsammans med Volvo Cars skapade Geely Auto utvecklingsföretaget CEVT som utvecklat både en ny plattform och flera nya bilmodeller. Utvecklingsföretaget beskrivs som en stor framgång för Geely Auto och Volvo Cars.

Nytt utvecklingscenter

Men nu ser sig Geely om efter egen kunskap. Enligt Automotive News ska Geely Auto öppna ett nytt utvecklingscenter i Rüsselsheim strax utanför Frankfurt. De som kan sin bilbransch vet att Rüsselsheim varit General Motors och Opels bas i Europa och det var här som mycket av Saabs utveckling sköttes.

Opel har gått samman med Peugeot och Citroën och den nya biljätten har valt att Rüsselsheim ska vara bas för gruppens utveckling av transportbilar. Därmed frigörs mycket kunskap och kompetens som Geely Auto nu hoppas locka till sig.

Ska hysa 300 ingenjörer

Geely Auto har också utvecklingscenter i Hangzhou, Coventry och Göteborg. Centret i Tyskland ska hysa cirka 300 ingenjörer som ska arbeta med framtidens elbilar och mobilitetssystem.

Nyligen beslutade Geelys ägare, Geely Holding, att bygga ett utvecklingscenter för Lotus, ett bilmärke som köptes 2017, i Storbritannien.

LÄS MER: Volvoägaren Geely gör Lotus till lyxbilsmärke

RECHARGE

4. Elon Musk kräver hårda besparingar i Tesla

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-05-20, 12:26

Teslachefen Elon Musk uppmanar sina anställda till tuffa besparingar – annars är pengarna slut om 10 månader. Detta trots uppsägningar och ett nyligen genomfört kapitaltillskott på 2,7 miljarder dollar.



Elon Musk vill se tuffa besparingar, annars tar pengarna slut om 10 månader.

Det var i början på maj som Tesla fyllde på kassakistan med lån på 2,7 miljarder dollar, 26 miljarder kronor. Detta efter oväntat höga förluster under första kvartalet 2019.

Under slutet av 2018 gick Tesla bra ekonomiskt och försäljningen ökade, liksom intäkterna, mycket tack vare att Model 3 kom upp i en högre produktionstakt. Men sedan dess har kurvorna pekat åt fel håll, vilket alltså kräver tuffa besparingar.

I ett intern mail till sina anställda skriver Elon Musk att med dagens förlusttakt är pengarna slut om tio månader. Det krävs "hardcore cust-cutting" för att få upp lönsamheten igen, skriver Musk.

Elon Musk och den nya ekonomichefen Zach Kirkhorn ska personligen gå igenom varenda faktura och stryka allt som inte tillför ett viktigt värde för Tesla. Det är andra gången på ett år som Elon Musk uppmanar sina anställda att se över alla utgifter.

Ett annat sätt att kapa kostnader är att stänga många Teslas showrooms, något Elon Musk annonserade tidigare i våras. Det beskedet ändrades dock efter ett par veckor och istället har Tesla justerat priserna på Model S och X, med ständigt nya priser som gått både uppåt och nedåt. Elon Musk har även varnat för att personalkostnaderna måste ner och genomfört flera omgångar med uppsägningar.

De fina siffrorna från tredje kvartalet 2018 sågs som ett trendbrott för Tesla och Elon Musk lovade att företaget äntligen lämnat de röda siffrorna bakom sig. Men den oväntat höga förlusten under första kvartalet 2019 visar att Tesla ännu inte är ett ekonomiskt stabilt företag.

När Elon Musk redogjorde den första kvartalsrapporten 2019 sa han att även det andra kvartalet förväntas gå med förlust. Men det är inte bara dåliga siffror i Teslas ekonomi. En stor fördel är det förtroende som kunderna har för företagets produkter, förskottsbetalningarna för bilar som ännu inte levererats uppgår till närmare en miljard dollar. Likaså kan Tesla sälja utsläppsrättigheter. Elon Musk äger cirka 20 procent av Teslas aktier och är den största ägaren.



Storförlust för Tesla under första kvartalet – backat mer än väntat



Tesla redovisar vinst igen, ska förbli lönsamma och ökar tempot ytterligare 2019



Teslas brutala prisdumpning – upp till 580.000 billigare



Tesla redovisar rekordomsättning på fyra miljarder dollar men går fortsatt med förlust



Tesla visar största kvartalsförlusten någonsin – och ville inte svara på "torra" frågor



Så mycket kostar Tesla Model 3 att bygga: "Kan inte vara lönsam"

Av Pär Brandt

RECHARGE

5. Tesla uppdaterar batterierna i Model S och Model X efter flera bränder

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-05-16, 15:03

Den senaste månaden har två uppmärksammade bränder i Teslabilar inträffat. I slutet av april skrev vi om en brand som spreds snabbt i ett parkeringsgarage, och som ledde till att Tesla skickade ett team med tekniker för att undersöka orsaken. Sedan dess har också en Model S-brand i Hong Kong fått mycket uppmärksamhet, där bilen började brinna en halvtimme efter att ägaren laddat nästan fullt vid en Supercharger.



Nu väljer Tesla att skicka ut en mjukvaruuppdatering för att minska risken för den här typen av händelser. Mer specifikt är det systemet som sköter batteriets temperatur- och laddhantering som ska uppdateras.

"Även om brandincidenter med Teslabilar redan är extremt ovanliga och våra bilar löper tio gånger mindre risk att börja brinna än en bensinbil, tycker vi att rätt antal händelser att sikta mot är noll", skriver Tesla i ett uttalande.

Mjukvaruuppdateringen ska skickas ut via nätet till alla Model S och Model X i dagarna och även om målet alltså är att skydda batteriet för att minska brandrisken, är det fortfarande inte helt säkert att detta helt kommer lösa problemet som uppstod vid Hong Kong- eller Shanghai-bränderna.

Tesla påpekar också att branden spred sig väldigt långsamt i bilens batteri, och det är så batteriet är konstruerat.

Model 3 omfattas inte av uppdateringen.

Erik Söderholm

SVENSKA DAGBLADET

6. Därför accelererar elbilar så snabbt

Eric Lund Publicerad 2019-05-19

Effekt och vridmoment berättar en hel del om en bils prestationsförmåga. Vad är det egentligen som sker vid acceleration, och hur kommer det sig att elbilar verkar så kvicka ur startblocken?



Teslas suv, Model X, väger 2,4 ton men kan trots det accelerera från 0 till 100 kilometer i timmen på tre sekunder i sitt snabbaste utförande. Fyrhjulsdrift och elmotor som ger 980 newtonmeter är delar av förklaringen.

Första gången du kör en elbil är chansen stor att du kommer att bli överraskad. Är du van vid hur en bensin- eller dieselbil känns blir skillnaden nästan komisk. Elbilen drar i väg som skjuten ur en slangbella, utan tvekan eller fördröjning.

Beror det på att elbilar har starkare motorer än traditionella bilar? Ja och nej. Det finns elbilar vars motorer är starkare än dem i genomsnittliga bensin- och dieselbilar. Tesla är ett exempel, där de snabbaste versionerna av de tunga familjebilarna ska kunna accelerera från 0 till 100 på mindre än tre sekunder.

Men även enklare elbilar har den förmågan. Förklaringen: en elmotor utvecklar högt vridmoment från noll varv per minut. Principen är grundläggande fysik. Vridmomentet gånger varvtalet ger effekten.

– Elmotorn ger högt vridmoment från stillastående och kan därmed utveckla en hög effekt redan vid låga hastigheter, något bensinbilsförare är ovana vid, säger Jonas Jarlmark Näfver som är fordonsdynamiker.

Han har forskat om bilars körkänsla vid KTH och även varit tävlingsingenjör i flera svenska och internationella racingteam, däribland Flash Engineering i STCC och för Rickard Rydell i Seats WTCC-team.



Nissans elbil Leaf har 150 hästkrafter
och klarar att accelerera från 0 till 100 kilometer i timmen på åtta sekunder.



Elmotorn i till exempel Hyundai Kona Electric ger högt vridmoment från stillastående och utvecklar en hög effekt redan vid låga hastigheter.



Jämfört med en fossildriven motor
kan elmotorn utveckla en hög effekt redan vid låga hastigheter.



En elmotor utvecklar högt vridmoment från noll varv per minut.

Förbränningsmotorn behöver komma upp i varvtal en bit över tomgång, förklarar Jarlmark Näfver, för att över huvud taget ge ett drivande moment till bilen. När den sedan varvar upp stiger momentet snabbt. En förbränningsmotor levererar vanligen högt vridmoment – över 2 000 varv per minut.

Allt fler nya bilar har någon form av hybriddrivlina, där en elmotor och en bensin- eller dieselmotor samsas. Det kan skilja hur hybridiseringen fungerar, men oftast är elmotorn delaktig vid start från stillastående. Där blir det tydligt hur eldriften fyller i och jämnar ut förbränningsmotorns svackor, även om syftet primärt är att sänka bränsleförbrukningen.

Hybridbilars effekt anges ofta som systemeffekt, det vill säga hur mycket motorerna kan leverera gemensamt. Siffran är inte sällan lägre än summan av de enskilda motorernas effekt (exempel 100 hästkrafter bensin, 100 hästkrafter el, 175 hästkrafter systemeffekt). Det beror oftast på att el- och förbränningsmotorernas maximala effekt inte uppstår vid samma hastighet på bilen, det vill säga deras effektkurvor har inte sina maximala uttag vid ett och samma varvtal på hjulen.

– Om de två motortyperna synkades så att maximal effekt från båda infaller vid exakt samma punkter skulle bilens körbarhet bli lägre, med en väldigt spetsig karaktär i effektkurvan, säger Jonas Jarlmark Näfver.

Effekt och vridmoment

• Effekt är den energi som omvandlas per tidsenhet. Effekt kan anges i kilowatt (kW), eller hästkraft (hk). För att räkna om kW till hk (enligt DIN-normen) multiplicerar man med 1,36 (100 kW är 136 hk) och omvänt: från hk till kW multiplicerar man med 0,736.

• Vridmoment anger en krafts förmåga att vrida ett föremål runt en axel. Måttenheten är newtonmeter (Nm).

• Varvtal per minut anger hur många varv en axel snurrar. Anges i varv/minut eller r/min. I en förbränningsmotor med kolvar är det vevaxelns rotation som mäts, i en elmotor är det rotorns rotation.

• Effekten kan räknas ut med hjälp av uppgifter om vridmoment och varvtal. En motor kan ha högt vridmoment men låg effekt om den inte kan varvas högt.

• För att beräkna motorns effekt behöver alla enheter överföras på rena SI-enheter: newtonmeter (Nm), watt (W) och radianer per sekund (rad/s).

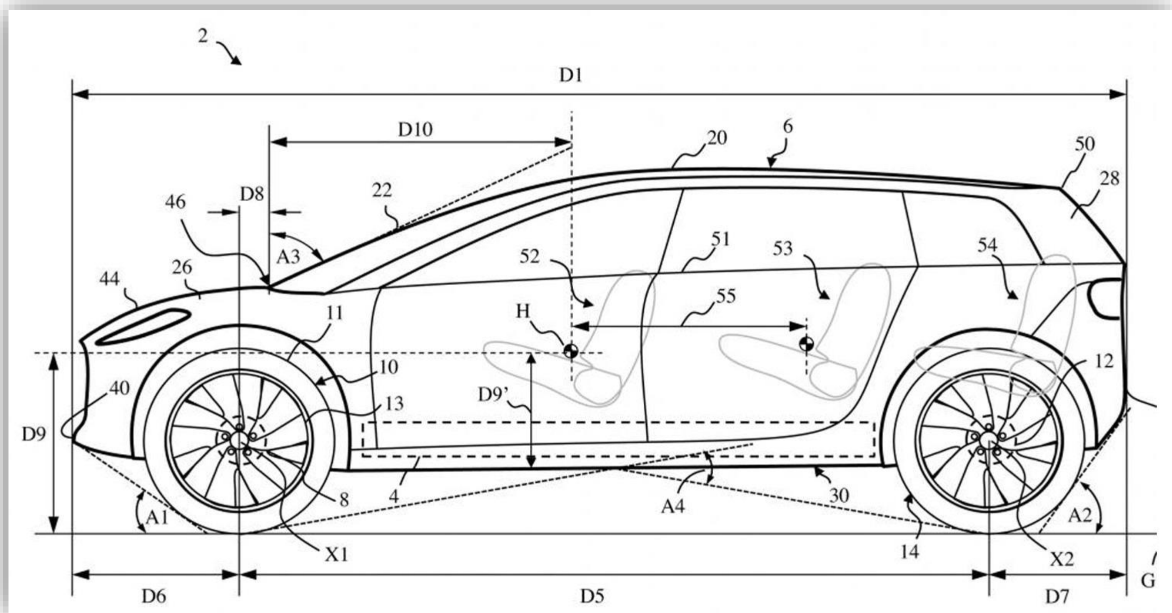
Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Här är den eldrivna dammsugarbilen

Peter Klemensberger

17 maj 2019

Dammsugartillverkaren Dyson har en elbil klar redan nästa år – här är patentbilderna som visar lite nya grepp.



Det var nog en och annan som fnissade när dammsugartillverkaren Dyson för tre år sedan rapporterade att man skulle bygga en elbil. Nu har man emellertid tre modeller på ritbordet och den första ska stå klar 2020 och komma ut på marknaden 2021.

Skisser som finns registrerade hos det brittiska patentverket visar en förvånansvärt utdragen bil som i profil bryter mot rådande suv-trend. De visar även en bil med tre sätesrader och ett massivt axelavstånd på mellan 320 och 350 centimeter.

Totalt är bilen mellan 470 och 500 centimeter, i bredd mäter den 197 centimeter och på höjden mellan 160 och 180 centimeter. Markfrigången är väl tilltagna 30 centimeter och bilen kan ses som en slags crossover mellan en kombi, mpv och suv.

Autoexpress har skrivit om skisserna och även varit i kontakt med företaget som säger att de inte visar hur bilen kommer att se ut när den är klar men pekar på vilka innovativa steg man vill göra med bilen. Dyson understryker också att de de ofta tar patent på lösningar utan att de kommer i produktion.

Noterbart är att hjulen mäter 24 tum. Just hjul är lite av grundaren James Dyson passion även om han fascinerats av små sådana som på bilen Minioch cyklar från Moulton. De stora hjulen på elbilen ska ge goda rullegenskaper och låg förbrukning samt passa både för staden och terrängen.

Patenten rör inte själva tekniken under skalet men vi vet att bilen kommer att ha batterier av litiumjontyp och inte solid-state som först planerades. Bilen kommer att byggas i en liten upplag på omkring 10 000 exemplar och vare sig vara sportig eller billig, har man gjort klart.

8. Provkörning av Dodge Challenger SXT 3,6 V6 Torqueflite

Hans Hedberg 18 maj 2019

Varför göra som alla andra? Köra tjänstebilssläde som inte syns på parkeringen, inte känns något i hjärtat och ändå kostar mer fläsk i månaden? Alla personer platsar inte i ett jänkejärn men Dodge Challenger med 3,6-liters V6-motor kan bli ditt nästa tjänstevapen!



Den ser elak ut, Challengern. Debuten skedde för snart tio år sedan men formerna är fortfarande av huvudvridartyp. Efter Chryslerkoncernens kräftgång under ägandet av Daimler-Benz 1999-2007 och det efterkommande återtåget genom FCA-gruppens försorg syns nu fler jänkebilar i Sverige. Gråimport har ersatts av etablerade återförsäljarnät, Hedin Bil är absolut störst inom genren.

Deras Dodge Challenger SXT 3,6 V6 säljs för i sammanhanget blygsamma 349 900 kronor – låt oss återkomma till köpvärdet hos vagnen – där liknande coupékonkurrenter från Audi, BMW och Mercedes säljs för ungefär dubbla beloppet. De andra två amerikanska ”pony car”-konkurrenterna, Chevrolet Camaro respektive Ford Mustang, är närmare en hundring dyrare med likvärdig SXT-utrustning. Bang for the bucks alltså.

I ärlighetens namn är kvalitetsintrycket lågt jämfört med tidigare nämnda tyska varumärken, men utstrålningen är helt klart macho. Inte tu tal om annat. Den som går i gång på laddhybrider, elbilar och koldioxidfotavtryck antar jag redan har bläddrat vidare. Ni som hänger er kvar vet dock att det här handlar om old school.

Chassit hos Challenger baseras på LC/LA-plattformen som går tillbaka till tider då tyskar basade över Chryslerbutiken. Framvagnen liknar Mercedes S-klass W220 och bakvagnens femlänksupphängning är en kopia på E-klassW211. Inga dåliga grejor, även om tiden tickat på. Den åttastegade växellådan ”Torqueflite” från tyska ZF är faktiskt en liknande variant av deras 8HP-låda som sitter i dagens BMW-modeller.



Den tidigare USA-specialisten Klintberg & Way ingår sedan år 2014 i Hedin Bil-gruppen och deras KW Parts har hand om importen av Mopar– FCA:s sedan urminnes egen trimverkstad. Med standardmonterat öppet luftfilter och effektljuddämpare från KW blir både sound samt rapphet mer alert hos den 3,6-liter stora 60-graders V6-motorn ”Pentastar”.

Totalt 309 hästkrafter men i sammanhanget klena 363 newtonmeter gör att den gråvita Challengern ändå flyttar på sig. Acceleration 0-100 km/h går på 6,5 sekunder men maskeras av det stora omfånget och den åttaväxlade automatlådan, även när sportläget är valt.

Bilen är komfortabel och landsvägskörning passar bilen allra bäst. Även om Route 66 troligtvis inte är din pendlarväg till jobbet. Trots breda 245-millimeters däck på feta 9,5-tums fälgar är ljudkomforten av bästa sort och styrningen är lugnt balanserad. Stolarna är inget under av sitt-komfort men går an, dock är baksätet uselt trångt med tanke på att Challenger sträcker sig över fem meters längd.

Lägger man på en rem börjar bilen kränga rejält, men styrningen och bakhjulsdriften gör Challenger någorlunda neutral i sitt köruppträdande. Att lägga svart lakrits på asfalten är en barnlek trots att ”muskelbilen” bara har V6-motor.

Utrustningslistan är diger och jämte designen en av huvudorsakerna till köp om ni frågar undertecknad. Apple Carplay och Android Auto är standard för den telefonlursintresserade, vidare finns parkeringsradar (nödvändig tack vare den svullna karossen), nyckelfritt låssystem och exempelvis sex krockkuddar i grundutrustning utöver ”det vanliga”. Man har det bra bakom den treekrade ratten men grundkonstruktionens ålder märks när man detaljgranskar. Exempelvis är gränssnittet på infotainmentsystemet Uconnect om inte stenålders så i alla fall lastgammalt.

Att köpa Challenger SXT 3,6 privat innebär att man får räkna med ljummet andrahandsvärde, däremot kan bilen bli en fullträff som tjänstesläde. Lågpriset ger då hyfsat förmånsvärde, se bara till att få med klausul om att firman står för bensinnotorna. Även i landsvägslunk sörplar nämligen V6-spisen i sig sås som en utsliten Vasaloppsåkare bälgar i sig blåbärssoppa.



GT-stolar som förr i tiden, med rejäla sidostöd.
Godkänd komfort. Krångligt insteg till baksätet.

Det här är nytt!

V6 Chryslers egen Pentastar-motor är en typisk allroundmaskin. KW Parts.
Svensksålda Challenger SXT 3,6 får eget inhouse-trim på köpet!
Look I princip oförändrad sedan debut hälsar den oblygt till 1970-talets ponycar.
Lågpris Om Challenger hänger på repen låter vi vara osagt, men rea-priset kan ju antyda så.

Dodge Challenger SXT 3,6 V6 Torqueflite

Pris
349 900 kronor, säljs nu 2019.

Motor
Bensin. Längsmonterad 6-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 10,2:1. Borrning/slag 96,0/83,0 mm, cylindervolym 3 605 cm3. Max effekt 309 hk (227 kW) vid 6 350 r/min, max vridmoment 363 Nm vid 4 800 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, bakhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elektrisk servo. Vändcirkel 11,9 meter.

Bromsar
Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 tum, däck 245/45 R20.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 305, längd 503, bredd 192, höjd 145, spårvidd f/b 161/162. Markfrigång 11. Tjänstevikt 1 865, maxlast 381, max släpvagnsvikt 2 004 kg. Tank 70 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 459 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 6,5 s, toppfart 220 km/h.

Bränsleförbrukning
(NEDC): Stadskörning, 1,24, landsväg 0,78, blandad 1,03 l/mil. CO2 245 g/km.

Garantier
Nybil 2 år. Skatt: 15 285 kronor per år de tre första åren, därefter 3 308 kronor per år.

Rivaler



Chevrolet Camaro automat

Med fyr-(!)cylindrig två-(!)liters turbo (!)motor under den flakstora motorhuven blir det luftigt värre i maskinrummet. Här ryms ju annars 6,2-liters V8… 2,0 Turbo på 275 hk kickar iväg Chevas ponycar 0-100 km/h på 5,9 sekunder.
Pris: 437 000 kronor.



BMW 440i Coupé

Vill du ha 4-serien med bensinsexa är det 40i-drivlina på 326 hästkrafter som gäller. Sportbilssnabb och effektiv, på ett helt annat vis än Dodge.
Pris: 526 400 kronor.

ViBilägare

9. Extra klös i Clubman och Countryman

Publicerad 2019-05-16 7:28, text Maria Dahlin

Minis två uppdaterade John Cooper Works-modeller blir sportigare än någonsin med över 300 hästkrafter.



Den fyrcylindriga bensinmotorn som sitter i bilarna är den mest kraftfulla i Minis 60-åriga historia. Effekten blir 306 hästkrafter och 450 Newtonmeter i maximalt vrid.



Med ny åttaväxlad automatlåda och förbättrad fyrhjulsdrift går noll till hundra på 4,9 sekunder för Clubman och 5,1 sekunder för Countryman.

Andra detaljer som setts över är chassi, stötdämpare, samt bromssystem och avgassystemet som har fått partikelfilter. Strålkastarna på JCW-modellerna är numera av LED-typ med Matrix-funktion. Baklyktorna har mönstret av brittiska flaggan Union Jack.



Förnyade Mini John Cooper Works Clubman och Countryman börjar säljas i juni. Det finns inga priser än.



Läs mer om: Mini Countryman, Mini Clubman

10. Nya Ford Focus ST Kombi – kraftfull och rymlig

Av Peter Klemensberger, publicerad 17 maj 2019 14:00

Söker du en Ford i golfklassen och vill ha både kraft och utrymme? Då kanske Ford Focus ST Kombi kan vara något. Nu är den officiell och här är bilderna.



Tidigare i år blev Fords sportiga giv i golfklassen, Focus ST, officiell. Nu presenteras även utförandet med kombikaross. Bilen är framtagen av divisionen Ford Performance och rullas in i saluhallarna under sommaren.

280 hästkrafter

Drivlinemässigt är det samma visa som för femdörrarsversionen som gäller. Maximalt 280 hästkrafter och 520 newtonmeter ur en 2,3-litersmotor kopplad till en sexväxlad manuell låda alternativt en åttaväxlad automatare om du gillar bensin. 190 hästkrafter och 400 newtonmeter ur en motor på två liter kopplad till en sexväxlad manuell låda gäller för dig som är inne på diesel.

När det kommer till koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning är siffrorna 179 g/km och 0,79 l/mil för bensinaren och 125 g/km och 0,48 l/mil för dieselversionen.

Ännu är det bara Ford i Storbritannien som har nämnt prisuppgifter: 30 595 pund för dieselversionen och 33 095 för bensinaren vilket motsvaras av cirka 377 000 respektive 407 300 kronor.


K ST 4221





SVENSKA DAGBLADET

11. Fyrhjulsdriven rumänsk suv för begagnat pris

Av Eric Lund

2019-05-17

Dacia Duster är en kompakt suv som lockar med fyrhjulsdrift och vettiga utrymmen till ett pris som normalt bara räcker till en begagnad bil. Är den rumänsk-franska bilen därmed ett fynd? Kanske, men det finns saker att se upp med före köpet.



Finns det något mer humörhöjande än att göra ett riktigt fynd? Jo, för all del, men visst triggar det hjärnans belöningssystem att köpa något till bra pris.

En fabriksny bil i suv-utförande för 99 900 kronor borde därmed vara rena jackpoten. Men det hänger ett litet mörkt moln över Dacia Duster i form av en frågeställning: är den här bilen billig, eller har den bara ett relevant pris för vad den levererar?

Dacia är det rumänska bilmärket som från början (1966) har licenstillverkat äldre Renault-modeller och som från 1999 ägs av Renault. Det är alltså fransk teknik i en billigare och enklare förpackning.

I moderna Daciabilar kan man se de historiska rottrådarna till Renault 4L (1961–1994), som var just en billig och för sin tid klurigt paketerad folkbil. I Sverige blev den genom en klipsk reklam-kampanj känd som ”Skrytbilen”.

Dacia Duster är en ganska rymlig och befriande avskalad transportlösning med till synes robust framtoning. I det enklaste utförandet är den framhjulsdriven med fem manuella växlar och har varken elvärmda framstolar eller delbart baksäte.



Provbilen är i stället nästan fullutrustad med Dacia mått mätt: fyrhjulsdrift, navigationssystem av enkelt men välfungerande slag, automatisk klimatanläggning och diverse annat pynt. Med en dieselmotor på 115 hästkrafter hissas priset till 187 900 kronor, vilket alltjämt är att betrakta som mycket billigt för storleksklassen.

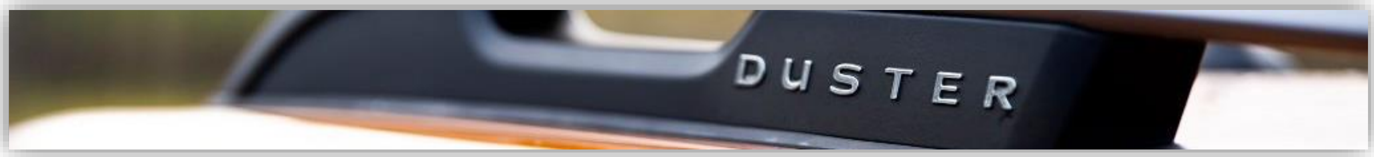
Men det finns också vitala pusselbitar som saknas. Exempelvis autobroms, som kan upptäcka och avvärja kollisioner med såväl andra fordon som oskyddade trafikanter. När Duster dammade in i Euro NCAP:s krocktestbarriär 2017 slutade det med tre stjärnor av fem. Det är ett klart underkänt betyg och sedan dess har dessutom Euro NCAP höjt kraven ytterligare.

Det finns dock annat att glädja sig över. Till exempel en finfin framkomlighet tack vare det enkla men väl fungerande fyrhjulsdriftsystemet. Komforten är helt okej även om varken framstolar eller baksäte är konstruerade med samma omsorg som i dyrare bilar. Fartresurserna är inte förvånande beskedliga, men åtminstone med lätt last orkar 115-hästars-Duster hänga med i trafikrytmen.

152 gram koldioxid per kilometer enligt WLTP-normen är inget att skryta med 2019. (Fordonsskatten enligt bonus-malus beräknas på NEDC-siffran 123 gram.)

Det finns saker att reta sig på. De svarta plastbalkarna längs trösklarna – en ren designgimmick – är nästan omöjliga att sträcka sig över utan att smutsa ned byxbenen och som långfärdsbil har den ganska plåtiga bilen sin begränsning.

Är Duster billig eller bara relevant prissatt? I ljuset av säkerhetsnivån snarast det senare, men för övrigt är det faktiskt lite fyndkänsla. ▪



Fakta | Specifikationer

Grundpris: 187 900 kronor.
Förbrukning: 5,8 liter/100 km (enligt WLTP-normen).
Koldioxidutsläpp: 152 gram/km (enligt WLTP-normen).
Kväveoxidutsläpp: 36,6 mg/km.
Motor: Fyrcylindrig 1,5-liters diesel med turbo.
Kraftöverföring: 6-växlad manuell växellåda, fyrhjulsdrift.
Skatt: 4 568 kronor (beräknat på 123 g/km enligt NEDC).
Max effekt: 115 hästkrafter vid 3 750 varv/minut.
Max vridmoment: 260 newtonmeter vid 1 750 varv/min.
Tjänstevikt: 1 512 kg.
Maxlast: 421 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter): 4,34/1,85/1,30.
0–100 km/tim: 10,5 s.
Toppfart: 179 km/tim.

Dacia Duster 1.5 Blue DCI Prestige 4X4

Motor/växellåda

3 115 hästkrafter ur en 1,5-liters dieselmotor räcker, men vi misstänker att Duster passar bättre med någon av de modernare bensinmotorerna på 130 eller 150 hästkrafter. Växellådan funkar fint.

Ekonomi/miljö

3 Sex prickar för ekonomin, tre prickar för miljön. Duster är billig att köpa och troligen billig att äga. Miljöaspekten är ingen höjdare för en så liten motor. Även en billig bil förtjänar en modernare drivlina.

Köregenskaper

3 Att knalla fram längs en illa underhållen grusväg till en oländigt belägen sommarstuga – det är rätt habitat för Duster. På landsväg funkar den fint även om ljudnivån är ganska hög.

Säkerhet

1 Tre stjärnor hos Euro NCAP där även fyra stjärnor numer betraktas som ett nederlag. Duster saknar de flesta moderna säkerhetssystemen och krocksäkerheten håller inte samma nivå som andra i samma storleksklass.

Helhet

3 Kräver man inte det senaste i fråga om teknik och raffinemang är Duster definitivt prisvärd. Det är snudd på ett statement att välja Dacia – förnuft har gått före status vid bilköpet. Men säkerheten borde rimligen hålla samma nivå som andra bilar – där ska inte biltillverkare pruta.





Feber

12. Ionity öppnar fyra nya laddstationer längs Västkusten

Av Bobby Green 2019-05-10 KL 14:30

Har laddeffekter på upp till 350 kW



Nu har det dykt upp fyra stycken nya Ionity-stationer för laddning av elbil på Västkusten. Ionity är ett öppet laddnätverk med så kallade HPC-laddare (High Power Charging). Nätverket startades som ett joint-venture mellan Audi och flera andra tyska biltillverkare för att underlätta övergången till elbilism och resande på längre sträckor. Det finns nu fem stycken stationer i Sverige, den första i Ytterån mellan Åre och Östersund och de fyra nya i Strömstad, Spekeröd, Varberg och Malmö.



På stationen ska man kunna ladda med upp till 350 kW vilket innebär att man kan snabbladda en Audi e-tron från 0 till 80 procent på 30 minuter. Circle K är etableringspartner i Sverige och de planerar nu för omkring 30 stycken stationer med i snitt sex stycken laddplatser med CCS-standard på varje station. Näst på tur att få stationer är Mantorp, Örebro, Karlstad och Söder-tälje. År 2020 ska det finnas 400 stycken Ionity-stationer i Europa.



Biltillverkare ska bygga laddstationer i Europa



Audi lanserar kort för laddning av elbilar



Eon ska bygga 10.000 laddstolpar för elbilar i Europa

auto motor & sport

13. QUIZ: Vad kan du om BMW?

Publicerad: 2014-10-13 16:50

Dags för BMW-fans och andra quiz-sugna att visa sina kunskaper.



QUIZ: Vad kan du om BMW?

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

14. Provkörning Ford Taunus 2000 GXL

Hans Hedberg 19 maj 2019

För fyrtio år sedan var Ford Taunus ibland Sveriges tredje mest sålda bil. Nu är modellen en nackvridare av rang. Särskilt den hetare GXL i snyggt coupéformat gör att blickar följer efter där den drar förbi. Vi får tips om en av landets finaste och tar en provkörningstur i hällande regn. En tidsmaskinsresa utan dess like.



Taunus var länge var mans egendom. Som en reko och prisvärd bil attackerade den till och med på domäner som Volvo, Saab och Volkswagen annars härskade över. 1976 var modellens toppår, Taunus sålde topp-tre i Sverige med närmare 12 000 bilar. Nu är läget i landet annorlunda. Många äldre Ford gick relativt raskt till skrot efter att ha snabbt slitits ut som familjebil för att senare bli slit-o-släng-vagn och efter detta kanske till och med gå på raggen som övervintrad budget-busbil. Den var ju i alla fall lättsladdad med sin bakhjulsdrift.

Modellnamnet Taunus är starkt förknippat med Ford. Redan före andra världskriget 1939 ersatte Taunus – av första generationen, Taunus kom sedan i tio ytterligare versioner – den äldre Eifel-modellen. Hösten 1982 gick modellnamnet i graven i Europa till förmån för nya spolformade Sierra, som i sin tur 1993 ersattes av nya världsbilen Mondeo. Taunus är för övrigt namnet på den tyska bergskedjan som löper längs med floden Rhen i delstaten Hessen, högsta toppen är Grosser Feldberg som sträcker sig 878 meter över havet.

Men så långt sydväst behöver vi inte åka denna gång. Det räcker med till strax utanför Göteborg. Mats Henriksson från Partille lever som han lär, en äkta Fordman ut i fingerspetsarna. På garageuppfarten står även muskelhobbybilen Ford Mustang GT från 2007. Vardagssläden, dieseldriven BMW 5-serie Touring, blundar vi för i dag. Huvudattraktionen är Ford Taunus 2000 GXL årsmodell 1974, Mats har haft med bilen att göra mer eller mindre hela sitt vuxna liv.



I profil syns ”släktskapet” med Ford Mustang som allra bäst. Den uppåtsvepande sidobakrutan ger extra fart till linjespelet. ”Sebring Red” är en sportig kulörlack.

– Pappa gillade Ford och på den vägen är det, berättar Mats. Svårare behöver det inte vara. Mats köpte sig sin nästan nya Taunus – drömbilen, ”så nära en ny röd sportbil man kunde komma” – och njöt av Fordlivet. Med åren kom slitage, rost och senare familjebildning. Drömbilen togs över av Mats bror som lämpligt nog är bilmekaniker. Sakta men säkert gick den sargade GXL-Forden från ringrostigt vrak till den pärla som just ska rullas fram för allmän beskådan.

– Det känns olustigt, urskuldar sig Mats innan han sätter sig i Taunuscoupén och backar ut ur garaget. Orsaken är västkustregnet som formligen öser ner denna dag, vanligtvis brukar Mats aldrig köra med bilen om det ens är fukt i luften. Men nöden har ingen lag, fotografen ska snart vända åter mot huvudstaden med tåg. Strax är den orangea Forden draperad i vattenpärlor uppifrån och ner.

– Lacken heter ”Sebring Red”, rättas jag ögonblickligen av Mats. Han kan sin Ford Taunus-historia rejält djuplodat. Vi slår följe ut mot den gamla landsvägen – ”Stockholmsvägen” – första turmålet är bara runt hörnet. Det gamla fabriksområdet i Jonsered har närmare 200-åriga anor och löper jämte Västra stambanan samt Säveån som gav bruket den nödvändiga kraftenergin när det begav sig.

Linjespelet på Ford Taunus 2000 GXL är lättsamt utan att vara slätstruket, samtidigt en verklig markör för sin tid. Till och med Ford Motor Europe själva ville associera till en mini-Mustang. Närmast den amerikanska förlagan var Taunus GT som lånade uttryckssätt hej vilt från andra sidan Atlanten. GT-versionen hade bredare fälgar och sportigare look, men Mats egen Taunus-coupé är inte långt efter.

Snudd på originalskick skickas vi i ruskregnet tillbaka till hösten 1974. Den snirkliga före detta stamvägen Rikssexan passar den Sebring-röda Forden perfekt. Den korta växelspaken är som ett mekaniskt känselspröt där den sitter nedstucken med damask mitt på plastkonsolen som vilar ovanpå det mattklädda golvet. Korta och bestämda växlingslägen känns sportigt, 2000-motorn gör sitt bästa för att skynda på framfarten men mest är det sittställningen, fastback-designen och den påtagliga lyxauran av att köra coupé som piskar på mest av allt. Känslan av att fått alla-rätt-på-tipset liksom.



Här vilar den, 2000-motorn som ger fart till coupéformerna.
En enkel konstruktion med tydlig varvvilja, Taunus GXL är körglad.

”Det skulle de ha vetat”, hinner jag tänka medan jag växlar ner från fjärde till treans växel inför stundande omkörning. Vindrutetorkarna vispar bort det mesta av framförande bils vattenprut som jag vill skona den fina Taunuscoupén ifrån. Med ”de” menar jag några av huvudmännen bakom Taunus TC-projektet. Under ledning av nyutnämnde vd:n hos Ford Motor Company, Semon E. ”Bunkie” Knudsen – handplockad från ärkerivalen General Motors – samt huvud-designer Luigi Colani (senare hos BMW motorcyklar), två verkliga storheter inom bilutveckling under 1950-, 1960- samt 1970-talen.

Taunus ”TC” (”Taunus-Cortina” eftersom bilen skulle bli lika i Storbritannien som övriga Europa) ersatte framhjulsdrivna Taunus 12/15M ”P6” med enklare – simplare – teknik med bak-hjulsdrift för enklare montering och billigare serviceunderhåll. Att GM:s Opel Ascona var upp-byggd enligt samma princip hjälpte till i utvecklingsprocessen.

Ett smeknamn för TC1-serien är även ”Barock 2” (Taunus P2 kallades ”Barock-Taunusen”) på grund av det ståndsmässiga huv- och frontpartiet som enligt rykten sägs vara dikterat från Knud-sen personligen. Tyskar kallar fortfarande Taunus TC1 för ”Knudsen-Taunus”.

I Europa blev Taunus Coupé förhållandevis kortlivad. I samband med introduktionen av andra generationens vidareutveckling, Taunus TC2, 1976 slopades fastbackversionen till förmån för den mer konventionella tvådörrarsmodellen. Men utomlands höll coupéversionen i betydligt längre. Först den 17 december 1983 lät nämligen Ford Motor Argentina producera den sista kvarlevan, Taunus GT SP5 med tidstypiska fartstrajps och – hepp! – femväxlad låda.

Samtliga Taunus TC-serier 1970-1982 för Europa sattes för övrigt samman i Fords fabrik i bel-giska Genk, medan den engelska styvbrorsan – Cortina TC Mk III – tillverkades i Dagenham i Essex. Liksom övriga Taunus-modeller fanns Coupé i utrustningsversionerna L, XL och GXL. Motorutbudet var vidare: 1300, 1600, 2000, 2000 V6 samt 2300.



Så här ska det se ut! Instrumentbräda i träfanér, djupt liggande instrumentkluster och fyrväxlad spak rätt ner i lådan. Notera klockan på mittkonsolen.

Effektspannet sträckte sig från milda 54 hästkrafter upp till 107 hk. Den fyrcylindriga 2000-motorn med 97 hk var näst vassast efter fyrcylindriga 2300, tvåliters V6-motorn var mer av ett komfortval. Acceleration 0-100 km/h på 11,7 sekunder för 2000 GXL var klart respektingivande 1974 och 2300-modellen fixade samma fartdistans på sportvagnssnabba 10,9 sekunder.

Mats Henrikssons Sebringsröda exemplar är snudd på bättre än nyskick och det är lätt att falla i dagdrömmar från 1970-talet. Då, något så udda som en GT-liknande coupé för vardagsbruk men som i nutid förbytts till snofsig särling på våra vägar. Fortfarande med inte så lite ”Baby Mustang” över sig.

Produktionssiffror Ford Taunus “TC1” (ort Genk, Belgien)

1970	59 821
1971	253 283
1972	233 366
1973	245 955
1974	138 357
1975	181 530 (TC2 ersatte i november)

Ford Taunus 2000 GXL

Pris

Ursprungligt pris (1974): 26 725 kronor. Uppskattat pris (2019): Hyfsat brukskick med mellan 15 000-20 000 mil på mätaren runt 30 000-40 000 kr. Riktigt fina lågmilare från 70 000 kr.

Motor
Bensin. 4-cylindrig längsmonterad radmotor med överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Förgasare. Cylindervolym 1 993 cm3. Max effekt 98 hk vid 5 500 r/min, max vridmoment 151 Nm vid 3 500 r/min.

Kraftöverföring
Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda.

Hjul
Fälg 5 tum, däck 165/80 R13.

Mått /vikt (cm/kg)
Axelavstånd 258, längd 450, bredd 172, höjd 142, spårvidd f/b 142/142. Tjänstevikt 1 160, max-last 350. Tank 54 liter.

Fartresurser
Acceleration 0–100 km/h 11,7 s. Toppfart 166 km/h.

Bränsleförbrukning
Blandad körning ca 1,0 l/mil.



Tuffast i stan. GXL var ”värstingen” i Taunus-stallet
och visade på rymligare plånbok än grannen. Snygga emblem var standard!



Inget överdåd i utrustning med eluppvärmd bakruta var lyx i början av 1970-talet. Synliga skruvskallar ger Taunus GXL en känsla av hantverk i produktionen.

Klassiker

15. Grattis Opel Blitz!

Publicerad 27 maj 2009, **text Carl Legelius**

I dag när Beda och Blenda har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Blitz.



Namnet Bedford leder vid en hastig blick tankebanan in på ett annat stort fordonsföretag, men Bedford (från Bedfordshire i Storbritannien) har ända sedan begynnelsen varit en del av General Motors. Från 1929-31 såldes i Storbritannien en **lastbilsmodell** som kallades Chevrolet Bedford, men som sedan enbart fick heta Bedford, från 1931.

Detta sagt som grund till dagens yngsta namnsdagsbarn **Bedford Blitz**. Det ach so tyska modellnamnet fanns på den brittiska lättlastaren på 1970- och 80-talen. Den hade flera karosser och axelavstånd men bar den sköna prägeln av den klassiska chevavanen i trekvartsskala.

Blitz den äldre, betydligt äldre, var en Opel. Första årsmodellen av **Opel Blitz** presenterades som årsmodell 1931. Det var en Chevrolet i europeisk tappning. När det drog ihop sig till krigstider tog man plötsligt fram fyrhjulsdrivna versioner av Opel Blitz i fabriker i mer skyddade lägen. De amerikanska ägarna anade oråd och mycket riktigt bröt kriget snart ut.

Blitz kom att bli den tyska krigsmaktens riktiga slitvarg och den fanns i ett otal militära versioner, den hårigaste med larvband. Vi kan vara helt säkra på att de allierade bombingarna ("The Blitz") under 1940 inte namngavs efter Opels lastbilsmodell.

Efter kriget var behovet av lastbilar stort. Produktionen återupptogs och det skulle dröja ända till 1952 då man behövde ägna utseendet en tanke. Då kom efterkrigslooken på Blitz, men infällda strålkastare och bulliga skärmar.

Motorn var gemensam med Opel Kapitän och 1959 kom en lite större rak sexa på 2,6 liter. Bensindrift förstås.

En sista uppgradering av modellen gjordes 1965. Blitz lades ner 1974.



En Chevrolet...nej Opel. Blitz var namnet.



Stoppa mig den som kan!



Gruppresenärer ännu lyckligt ovetande om att busschauffören just stagat upp sig med två Jägermeister, redo att åka.



Opel Blitz 1.75t Omnibus 1952–60



Posten kom fram lite pålitligare med Opel Blitz.



Opel Blitz på uppdrag. Ett känt tyskt barnprogram hade en lek- och lärbuss som ibland hamnade långt från studion.

SPORT BLADET

16. Lewis Hamilton tog segern i Monaco GP

Av Anna Andersson 2019-05-26 17:22

Hyllade Niki Lauda efter vinsten i Monte Carlo

Mercedes fortsätter att dominera och Lewis Hamilton vann Monaco GP. Det var en seger tillägnad Niki Lauda.

– Det var ett otroligt jobb Lewis, ingen annan hade kunnat klara av det, säger teamchefen Toto Wolff.

– Det var en seger för Niki.



***FILM:** https://www.aftonbladet.se/a/lAJPAy*

I måndags avled Niki Lauda, österrrikaren som var en av de stora inom F1- Han var dubbel segrare i Monaco GP, trefaldig världsmästare i F1, delägare och styrelseordförande i Mercedes F1-team och mannen som låg bakom värvningen av Lewis Hamilton 2013.

– Jag kämpade med känslan av Niki inom mig. Han har varit en inspiration för oss alla i teamet, han har betytt otroligt mycket för mig och jag ville göra honom stolt. Jag vet att han tar av sig sin röda keps för oss i dag när han tittar ner på oss, vi saknar honom allihop, säger Lewis Hamilton som satte på sig en röd keps för att hylla Niki Lauda efter loppet.

– Vi har försökt att göra detta för honom och det var vårt mål hela helgen. Jag är väldigt stolt över detta, det var nog det svåraste loppet jag har kört.

Lewis Hamilton tog segern i Monaco GP

Lewis Hamilton hade pole position i Monaco GP och efter en lugn start tog han ledningen före kollegan Valtteri Bottas och Red Bulls Max Verstappen. När säkerhetsbilen kallades ut efter elva varv sedan Charles Leclerc drabbats av en punktering avgjordes loppet. Mercedes båda bilar i depå efter varandra, men när Bottas skulle köra ut var Verstappen också på väg ut på banan igen. De båda bilarna rörde vid varandra på depårakan, Bottas snuddade vid muren och även om Verstappen tog sig upp på andra plats så blev han bestraffad av domarna.

De gav honom ett fem sekunders tidstillägg och därmed slutade han på plats fyra - en placering bakom Bottas.

– Jag var tvungen att gå i depå samtidigt som Lewis och tappade tid, Max kom ut framför mig, han rörde vid mig och jag drabbades av en punktering och jag fick gå in i depå igen. Sedan fanns det inte mycket göra utan det var en söndagstur för mig, säger finländaren.
– Jag är besviken, farten fanns och jag trivdes i bilen men jag hade inte marginalerna i kvalet.

Niki Lauda hyllas i Monaco
Bottas drabbades av en punktering i samband med incidenten i depån och slutade därför trea efter Ferraris Sebastian Vettel.
Andraplatsen i Monaco var Ferraris bästa placering den här säsongen.



Niki Lauda

– Jag vet att vi inte är tillräckligt snabba jämfört med Mercedes och jag vet att vi har mycket jobb att göra. Men jag vet att den här dagen har inte så mycket med mig att göra utan med segern och jag är övertygad om att Niki Lauda hade varit väldigt glad i dag. Han var en ikon och mina tankar är hos hans familj, säger Sebastian Vettel.
Den femfaldige världsmästaren Lewis Hamilton vann Monaco GP för tredje gången i sin karriär och utökade därmed sin ledning i VM.

✓ Det är dags att förändra Monacos GP - F1-bloggen efter dagens gäspning

FAKTA
Resultat Monaco GP 2019
1) L. Hamilton, Mercedes
2) S. Vettel , Ferrari
3) V. Bottas, Mercedes
4) M. Verstappen,Red Bull
5) P. Gasly, Red Bull
6) C. Sainz, McLaren
7) D.Kvyat , Toro Rosso
8) A. Albon , Toro Rosso
9) D. Ricciardo, Renault
10) R. Grosjean, Haas F1
11) L. Norris, McLaren

12) K. Magnussen, Haas F1
13) S. Perez, Racing Point
14) N. Hülkenberg, Renault
15) G. Russell , Williams
16) L. Strol , Racing Point
17) K. Räikkönen,Alfa Romeo
18) R. Kubica , Williams
19) A. Giovinazzi, Alfa Romeo
Charles Leclerc bröt.

SVENSKA DAGBLADET

17. Start your engines … det är dags för motorvärldens största show

Fredrik Scherman, söndag 26 maj 2019

Det är världens enskilt största idrottsevenemang sett till antalet åskådare på plats.
Drivers, start your engines – det är dags för Indy 500.
– Det är så stort med all tradition, säger racingstjärnan Fredrik Ekblom.



Drygt 300 000 åskådare väntas ännu en gång se Indy 500 på plats på Indianapolis Motor SpeedWay. Här en bild från fjolårets race.

Svaret kommer ganska snabbt när Fredrik Ekblom får frågan vad han tänker på när man säger ”Indy 500”.

– Det går otroligt fort. Och om man vinner är man en legendar där i många årtionden framöver. Sett i intäkter över tid är en vinst värd säkert 50 miljoner för en förare, säger Ekblom inför dagens racingklassiker.

Indy 500, som har sitt namn efter totallängden i miles (motsvarande 80 mil), rymmer fler historier och sedvänjor än vad Indianapolis Motor Speedway tar åskådare. Arenan i Indiana i USA, helig motorsportmark, har idrottsvärldens största sittplatskapacitet på omkring 257 000 åskådare – och med cirka 50 000 ytterligare på ståplats ramar det in Indy 500 som världens enskilt största idrottsevenemang, när det handlar om åskådare.

Allt det där känner Fredrik Ekblom till. Racingstjärnan från Örebro har fyra STCC- och TTA-titlar – men 1994–1996 gjorde han bland annat tre lopp i cart, föregångaren till dagens Indycar där Indy 500 är flaggskeppet. Ekblom var anmäld till Indy 500, men eftersom han var oerfaren och backup till en mer erfaren amerikan kom han inte till start.

1994, i samband med att han tillhörde rookieprogrammet, bodde Ekblom i Indianapolis, huvudstad i delstaten Indiana i mellanvästern. Och då såg han det årets Indy 500, ett minne som etsat sig fast.

– Det var svinhäftigt, utbrister Ekblom. Bara att ta sig fram till arenan på morgonen var en jättegrej, och hela publikhavet … Det är så väldigt många traditioner, sättet som de bygger upp stämningen på är verkligen jättehäftigt.

Just alla traditioner som omger Indy 500 – som med några avbrott under första respektive andra världskriget har avgjorts varje år sedan 1911 på Indianapolis Motor Speedway i maj i anslutning till Memorial Day – är det som gör loppet så stort, menar Ekblom.

Exempelvis framförandet av ”Back home again in Indiana”, det stora ballongsläppet efter nämnda sång och att vinnaren segerdricker mjölk.

– Många i USA har sett loppet sedan de växte upp. De var där med sin farfar, nu tar de med sig sina barn och åker dit. De som inte är så intresserade annars tittar i alla fall på Indy 500 av gammal hävd, säger Ekblom.

– Förr var det en hel månad, nu har de tajtat ner programmet till två veckor. När jag var där och körde så var det Indy 500 som allt handlade om. Man sade att resterande som vi körde bara var en bisyssla för att mekanikerna och förarna skulle ha något att göra.

Kenny Bräck (1999) är den hittills enda svenska föraren som vunnit Indy 500. Till dagens 103:e upplaga har för första gången två svenskar kvalat in: både Marcus Ericsson och Felix Rosenqvist finns med bland de 33 förarna som i omkring tre timmar ska köra de 200 varven på den ovala fyrakilometersbanan i en snitthastighet på över 265 kilometer i timmen.

– Det är så mycket som handlar om självförtroende; när det går så fort drar reptilhjärnan foten från gasen, säger Fredrik Ekblom.

– Sedan är det ett långt lopp – det är 80 mil och sju depåstopp. Det kan ske stora omkastningar.

Ericsson – vars racingtalang upptäcktes av just Ekblom för många år sedan – kvalade in som 13:e, Rosenqvist som 29:e.

– Att Marcus har kvalat in som 13:e är över förväntan. Att köra ovalbanor passar honom, han har en mjuk och fin körstil som betalar sig bra i långa, fina, svepande kurvor. Jag hoppas att han har en bra dag och att bilen funkar, säger Fredrik Ekblom.

– Felix sitter i en jättebra bil och har en bra teamkompis (Scott Dixon) som har vunnit mycket. Han har bra chanser.

Glöm champagnen – här firar vinnaren med mjölk

Indy 500 rymmer mängder av tradition och kuriosa. Här är några att hålla koll på inför söndagens 103:e upplaga.

Triple crown

Tillsammans med Le Mans 24-timmars racinglopp och Monacos VM-deltävling i formel 1 bildar Indy 500 den så kallade ”triple crown of motorsport”. Brittiske legendaren Graham Hill är emellertid den enda som har lyckats med den minst sagt beundransvärda bedriften. Spanjoren Fernando Alonso vann i Monaco 2006 och 2007 samt Le Mans i fjol – men missade i kvalet till årets Indy 500. Med en tusendel

Blandade siffror

Publiken Världens enskilt största idrottsevenemang sett till antalet åskådare på plats. Enligt rapporter väntas omkring 310 000 åskådare ta plats på Indianapolis Motor Speedway – drygt 255 000 på sittplats och ytterligare minst 50 000 på ståplats.

Antal varv runt ovalen

200 stycken på den cirka fyra kilometer långa banan på Indianapolis Motor Speedway.

Topphastigheter

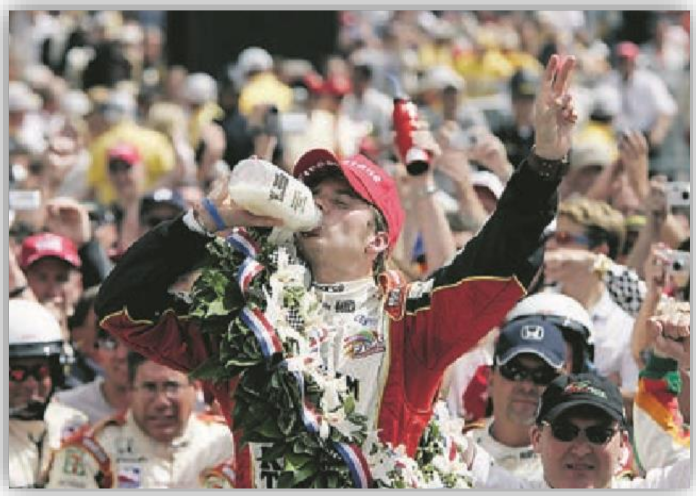
Mellan omkring 350 och 365 kilometer i timmen. Snittfarten är cirka 265 km/tim. Starttiden I dag 18.45, svensk tid (12.45 lokal tid i Indianapolis) släpps det 33 bilar starka startfältet iväg för loppet som tar omkring tre timmar. Tv-sänds i Sverige från 17.45 i Viasat Motor.

Militären

Indy 500 avgörs traditionsenligt i samband med Memorial Day-helgen i maj, och har så gjort sedan starten 1911. Detta innebär förstås militära hyllningar, som spelandet av det amerikanska taptot ”Taps” och militärflygplan som svischar över banan i samband med startceremonierna.

Starten

”Gentlemen, start your engines!” var ett berömt utrop till förarna när det var dags att starta motorerna, något som kan ha skett redan omkring 1948. I slutet av 1970-talet, när Janet Guthrie blev första kvinna att kvala in till Indy 500, blev formuleringen föremål för ändring. Dock motvilligt. Den bakåtsträvande tävlingsledningen skyllde initialt på att det var manliga mekaniker som skötte själva motorstarten. Först något år senare, när Guthrie kvalade in på nytt, byttes utropet ut till ”Lady and gentlemen …”, som senare blev standardiserat till ”Ladies and gentlemen …”. 2017, när Pippa Mann var enda kvinna i startfältet, löd det dock: ”Drivers, start your engines”. Det återstår att se om det blir det sistnämnda när 35- åriga Mann på nytt finns med i startfältet i dag.



Mjölken till segraren

Den kanske mest klassiska av alla traditioner som omgärdar Indy 500. Louis Meyer firade sin seger 1936 med kärnmjölk, vilket plockades upp av ett mejeribolag som såg marknadsförings-potentialen och redan året därefter började sponsra tävlingen med segermjölk. Bortsett några få år har segrare sedan dess serverats mjölk. Om svensken Marcus Ericsson vinner? Då har han valt att dricka lättmjölk, avslöjade han för Nerikes Allehanda tidigare i veckan. På bilden firar Dan Wheldon, Storbritannien, sin Indy 500-seger 2005.



Musiken och ballongerna

Sedan 1946 har framförandet av ”Back home again in Indiana” varit tradition, och sedan länge varit bland det sista som sker före starten. Skådespelaren och sångaren Jim Nabors stod för framförandet nästan varje år mellan 1972 och 2014. 1947 var första gången det släpptes tusen-tals färgglada ballonger före starten och sedan 1950 har det skett i samband med framförandet av ”Back home again in Indiana”.



Prispokalen

Den enorma – 163 centimeter långa och 69 kilo tunga – Borg-Warner Trophy, som har delats ut sedan 1936, där vinnaren får sitt ansikte skulpterat. Segraren får också en gigantisk blomsterkrans där 33 elfenbensfärgade orkidéer – en för varje förare i startfältet – har flätats samman med lika många små schackrutiga flaggor. På bilden 2016 års segrare Alexander Rossi.

Svenskarna

För första gången någonsin finns två svenskar bland de 33 i startfältet: Marcus Ericsson, som startar som 13:e förare, och Felix Rosenqvist, med startplats 29. Kenny Bräck är med sin seger 1999 ensam svensk att ha lyckats vinna Indy 500. Flest segrar har merikanerna AJ Foyt (1961, 1964, 1967, 1977), Al Unser (1970, 1971, 1978, 1987) och Rick Mears (1979, 1984, 1988, 1991) som alla har vunnit Indy 500 fyra gånger. Omkring motsvarande 25 miljoner kronor till vinnaren.

SPORTBLADET

18. Marcus Ericsson kraschade i depån

Av Anna Andersson 2019-05-26

Även Felix Rosenqvist kraschade under Indy 500



FILM: [***https://www.aftonbladet.se/a/BRwQvQ***](https://www.aftonbladet.se/a/BRwQvQ)

Marcus Ericsson var på väg mot ett bra resultat i Indy 500 innan han snurrade in i muren på väg till ett däckbyte. Därmed förstördes årets största lopp – i depån.

Marcus Ericsson gjorde en mycket bra inledning av sitt första Indy 500. Han hade kört till sig en plats bland de tio främsta när han var på väg in i depå efter 137 av de 200 varven.

Då gjorde han en miss. Bromsade och körde in i muren.

– Det är klart att man inte använder bromsen så mycket, men det var inte bra, säger experten Fredrik Ekblom i Viaplay Motor sändning.

Men Ericsson var inte den enda föraren som hade problem under loppet, Colton Herta bröt med tekniska problem efter sex varv, fjolårsmästaren Will Power gjorde en miss i depån och bestraffades av domarna och Alexander Rossi hade problem i samband med tankningen och tappade viktig tid.

När 21 varv återstod av loppet var även Felix Rosenqvist iblandad i en incident. Graham Rahal var på väg att köra om Sebastien Bourdais men bilarna rörde vid varandra och Bourdais snurrade, därefter blev det en större kollision och Felix Rosenqvist hade ingen chans att att vika undan.

– Jag försökte hitta en väg ut, men det var svårt att se. Det var många bilar som krockade och där var rök, gräs och bilar. Det var en rätt rörig situation, säger Felix Rosenqvist till NBC.

– Det var synd för killarna i teamet, vi hade riktigt bra bil och kom från en startplats längre bak och var med och kämpade om en plats bland de tio främsta.

Hans lopp tog slut efter ungefär 180 av de 200 varven. Den 103:e upplagan av Indy 500 var sedan en het kamp mellan Alexander Rossi och Simon Pagenaud som också hade pole position. Två varv före mål tog Rossi över ledningen, men Pagenaud lyckades svara och tog sin första seger i det klassiska loppet. Han ledde loppet i 116 av de 200 varven och vann före Alexander Rossi.

– Det blir svårt att komma över detta, för det enda som betyder något här är att vinna, säger amerikanen efter loppet.

Därmed vann fransmannen Pagenaud både den förra deltävlingen på Indy Road Course och Indy 500 - en dubbel som även Penskekollegan Will Power lyckades med förra året.

SLUT